Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

21-й ГОД ИЗДАНИЯ

ГРОЗНЕНСКИЙ РАБОЧИЙ

ОРГАН ОБКОМА И ГОРКОМА ВКП(б) И ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ЧЕЧЕНО-ИНГУШСКОЙ АССР

№ 11 (5392)
Воскресенье
14 ЯНВАРЯ 1940 г.
Цена 10 коп.

Народное движение за строительство культурных дорог

Строительство Большого Ферганского канала имени Сталина войдет в историю социалистического труда, как одна из самых ярких страниц. Ферганский канал — не чудо, а закономерное явление нашего социалистического строя. В сооружении Ферганского канала сказалась огромная работа партии по воспитанию людей в духе коммунизма, — работа, которая по указанию товарища Сталина на XVIII с'езде партии теперь является одной из главных задач нашего государства.

Ферганский опыт встретил горячий отклик и широкое подражание во всей стране. Владимир Ильич Ленин еще два с лишком десятка лет назад, на заре рождения советской власти, говорил о гигантском значении трудового примера. Еще более велико значение примера сейчас, когда социалистическое общество уже построено!

И в самом деле, подобно тому, как вода по Ферганскому каналу потекла на сотни километров, оплодотворяя десятки тысяч гектаров земли, так и опыт ферганцев могучими потоками разливается по всей стране. Сам этот канал, по инициативе таджикских колхозников, в этом году будет продлен по территории Таджикистана еще на 78 километров. Каналы, плотины, большие искусственные водоемы, по примеру ферганцев, построили и строят трудящиеся других среднеазиатских и закавказских республик.

Но, разумеется, методы ферганцев, осознавших жизненную необходимость постройки канала и с таким энтузиазмом принявших участие в его строительстве, применимы и в других отраслях народного хозяйства. Это поняли рабочие Константиновского нефтеперегонного завода имени Менделеева, Ярославской области, явившиеся застрельщиками перенесения ферганского опыта в дорожное строительство. Дорога Ярославль—Рыбинск, подготовка к сооружению которой идет полным ходом,— первая ласточка уже наступившей «дорожной весны». За ярославцами последовали горьковчане. Трудящиеся села Новоселок и поселка Вача, Горьковской области, выдвинули вопрос о постройке дороги Вача—Горький протяжением более 100 километров.

Что побуждает вачских колхозников строить дорогу? На это ответил председатель колхоза им. Ленсе тов. Купцов на состоявшемся на-днях в Ваче совещании актива колхозов, предприятий, партийных и советских органов.

— Мы, колхозники, — заявил он, — из-за бездорожья не можем своевременно выполнять все обязательства перед государством. Страдает наш транспорт, страдают наши люди и в неменьшей степени промышленные предприятия района. Мы пришли к мысли, что нельзя больше этого терпеть. Нужно строить большую дорогу с каменным покрытием.

Бездорожье стало существенным препятствием на пути дальнейшего хозяйственного и культурного развития многих районов. Бездорожье несовместимо с достигнутым уже культурным уровнем любого советского города и села. А ведь этот уровень растет с каждым днем. Бездорожье мешает тесному общению села с селом, района с районом, города с городом. Путы бездорожья на каждом шагу чувствует и колхозник, и житель районного центра, и агроном, и врач, и геолог, и артист. Вот почему все настойчивей и страстней призывы к ликвидации бездорожья, все шире инициатива масс сбросить и это препятствие со своего пути.

Едва прозвучал призыв вачских колхозников, как трудящиеся Муромского, Кулебакского, Выксунского районов заявили, что и они заинтересованы в постройке хорошей дороги и что дорога Горький—Вача должна быть продолжена до Мурома, Кулебаки и Выксы.

Движение за строительство дорог силами и средствами колхозов перекинулось во многие области и республики. Инициаторами строительства дорог в Московской области стали колхозники колхоза «Красная заря», Осташевского района. Уже заготовлено свыше двух тыс. кубометров камня, полностью запасен лес для дороги Осташево-Волоколамск протяжением в 17 километров. Дороги решили строить колхозники в Воскресенском, Каширском, Дмитровском, Можайском районах, Московской области. Идет подготовка к строительству шоссейной магистрали Орел—Ливны—Елец протяжением в 197 километров.

Судя по всему, дорожное строительство получит широкое развитие в этом году. В ряде мест опыт строителей Ферганского канала уже успешно осуществлен. Прежде всего в самом Узбекистане. 16 тысяч колхозников Янкабагского района построили 80-километровую автомобильную дорогу, проходящую через горные перевалы, овраги и пропасти. О масштабе работы можно судить хотя бы по тому, что на строительстве вынуто 627 тысяч кубометров земли, построены 12 мостов и десятки других дорожных сооружений. В течение 56 дней построено шоссе длиной в 17 километров в Нагорном Карабахе, 25-километровая дорога построена силами колхозников Боханского района, Иркутской области. Колхозники ряда сел Сумской области построили за 20 дней 7-километровую гравийную дорогу. Такого же протяжения шоссе построено вблизи гор. Сталино. Опыт ферганцев переносят колхозники двенадцати областей Украины. Среди намеченных к сооружению дорог — такие важные и солидные магистрали, как Николаев—Одесса—Херсон в 110 километров, Сталино—Мариуполь в 100 километров.

Главное—инициатива масс, осознанная ими необходимость строить дороги и горячее желание принять в этом непосредственное и самое активное участие — налицо. Но и в этом, как и во всех других делах, надо помнить мудрое указание товарища Сталина, что победа сама не приходит, а ее надо притаскивать. Победу надо организовать. Чтобы добиться значительной победы на таком важном участке, как дорожное строительство, не в далеком будущем, а в кратчайшие сроки, ощутить плоды этой победы уже в этом году, — для этого нужно не только поддержать и возглавить инициативу масс, но и проделать большую организационную работу.

К строительству дорог везде, где оно намечено или будет намечено, должны быть широко привлечены специалисты дорожного дела, люди практики, которых немало в нашей стране. Правильно наметить трассу дороги, избрав при этом наиболее выгодное направление, — это необходимый и важный шаг в строительстве каждой дороги. С максимальной эффективностью должны быть использованы зимние месяцы, пока не начнутся полевые работы, для заготовки и подвозки материалов. Необходимые материалы повсеместно имеются в достаточном количестве. Нужно лишь их во-время, до распутицы подвезти к месту строек будущих дорог.

Партийные и советские организации обязаны возглавить начавшееся соревнование между отдельными колхозами и районами за лучшее выполнение своих самообязательств в строительстве дорог. Самая горячая инициатива, самое пламенное стремление может заглохнуть, если оно наткнется на равнодушие, инертность, бюрократизм. Святая обязанность только-что избранных сельских, районных, городских, областных Советов депутатов трудящихся всемерно помогать строительству дорог. Советы должны повернуть свои дорожные отделы лицом к нарождающемуся замечательному движению. Само собой разумеется, что роль дорожных отделов не может ограничиться только советом или технической консультацией в строительстве дорог, возникающих по инициативе населения. Дорожные отделы обязаны принять самое активное участие в строительстве этих дорог, оказать колхозникам действенную помощь всеми имеющимися у них средствами. Больше того, дорожники, которые, к сожалению, работают еще далеко не удовлетворительно, могут позаимствовать «в дорожном движении» немало прекрасных примеров для улучшения своей собственной работы, для убыстрения темпов и выполнения государственного плана дорожного строительства. Тогда строительство дорог в нашей стране быстро двинется вперед.

Необходимо предостеречь от увлечения гигантоманией, от прожектерства. Постройка дорог длиной в десятки километров каждая не исключает сооружения и небольших дорог, которые соединят несколько селений с основной магистралью, или две магистрали между собой. Все дороги в нашей стране — и большой и малой протяженности — должны быть удобными, культурными, отличными. Было бы, однако, нелепо задаться целью уже в течение одного года превратить все без исключения проселочные дороги нашей необ'ятной страны в прекрасные магистрали. Они будут такими, если мы этого захотим. Залогом этого является начавшееся народное движение. И нет сомнения, что уже в этом году страна обогатится сотнями километров новых дорог, созданных инициативой масс.

Ценность ферганского опыта, помимо всего прочего, заключается в том, что это грандиозное сооружение было завершено в кратчайшие сроки. Это стало возможным благодаря тому, что канал рыли десятки тысяч людей на всем его протяжении одновременно. Именно так должны строиться и дороги. И тогда то, на что требовались годы, будет осуществлено в течение немногих недель и месяцев. Люди увидят, почувствуют, воспользуются плодами своего труда. Какой прекрасный стимул это будет для еще более широкого развертывания дорожного строительства в будущем и последующие годы!

(Передовая «Правды» от 13 января. Получена по телеграфу).

Прием в сухопутные военные училища

С 15 января по 10 февраля будет проведен очередной прием курсантов в сухопутные военные училища. Принимаются с образованием в об'еме 7 классов — младшие командиры запаса в возрасте до 27 лет, младшие командиры срочной и сверхсрочной службы, рядовой состав призыва 1938 года, рядовой состав запаса первой категории последних двух лет увольнения и с законченным средним образованием — военнослужащие рядового состава призыва 1939 года.

Срок обучения для младшего комсостава год, для остальных — два года.

Желающие поступить в военные училища подают заявления на имя местного районного военного комиссара, а красноармейцы и младшие командиры РККА — на имя командира своей части.

ОПЕРСВОДКИ ШТАБА ЛЕНИНГРАДСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

11 января

В течение 11 января на **Ухтинском** и **Реболском** направлениях поиски разведчиков. На **Петрозаводском** направлении действия разведывательных отрядов и столкновения пехотных частей в районе **Кителя**. На **Карельском** перешейке артиллерийская перестрелка и поиски разведчиков.

Авиация из-за плохой погоды боевых полетов не производила.

12 января

В течение 12 января на **Ухтинском** и **Реболском** направлениях происходили поиски разведчиков. На **Петрозаводском** направлении стычки пехотных частей. На **Карельском** перешейке поиски разведчиков и редкая артиллерийская перестрелка.

Наша авиация вела боевые полеты на разведку.

КОЛХОЗНИКИ СТРОЯТ ДОРОГИ

БАКУ, 12. (ТАСС). В колхозе имени Багирова, Нахичеванского района, по инициативе колхозников начался двухдекадник дорожного строительства. Колхозники проложат 132 километра новых и отремонтируют 348 километров старых дорог.

В первые два дня на строительстве дорог работало около 9.500 колхозников. В первый день работы колхозники Норашенского района вместо 2.700 кубометров земляных работ по плану дали 8.714 кубометров.

Продление Большого Ферганского канала

СТАЛИНАБАД, 13. Работы по продлению Большого Ферганского канала имени Сталина начались досрочно. Первыми вышли на строительство колхозники сельхозартели «Путь Сталина», Ленинабадского района. Вчера на строительстве работали тысячи колхозников.

Непрерывным потоком, с портретами товарища Сталина, идут и едут колхозники на строительство новой водной магистрали. Только из колхозов Пролетарского района досрочно вышли 2.000 колхозников.

ЛЕДОКОЛ „И. СТАЛИН" ПОДОШЕЛ К „СЕДОВУ"

БОРТ ЛЕДОКОЛА «И. СТАЛИН», 13. (Радио ТАСС). Сегодня в 7 часов утра ледокол «И. Сталин» начал снова пробиваться к седовцам, используя разводья на крупнобитом льду. В 12 часов 07 минут ледокол подошел к борту «Седова». Все седовцы здоровы.

Восторженным «ура» в честь великого Сталина встретили они приближение нашего ледокола.

Состоялся торжественный митинг. От имени седовцев выступил капитан ледокола Бадигин. Он говорил о том, что только в стране социализма высоко ценится жизнь человека. Только в стране Советов, которой руководят партия большевиков и наш великий Сталин проявляется величайшая забота о людях. Эту любовь и заботу постоянно чувствовали седовцы. Они никогда не были одиноки. Первые свои слова любви и благодарности седовцы обращают к родному Иосифу Виссарионовичу Сталину.

И. ПАПАНИН.

КРАСИНЦЫ ПРИВЕТСТВУЮТ СЕДОВЦЕВ

ВЛАДИВОСТОК, 13. С напряженным вниманием следил за дрейфом «Седова» экипаж орденоносного ледокола «Красин». Красинцы проникнуты гордостью за седовцев, руководимых отважным капитаном Бадигиным. И это понятно. Бадигин воспитывался на ледоколе «Красин». Здесь он начал практическую работу штурмана арктических морей, копил силы, учился, как побеждать суровые моря Арктики.

Старший помощник капитана ледокола «Красин» т. Сагайдак вспоминает:

— В 1937 году «Красин», закончив проводку судов в восточном секторе Арктики, пошел на помощь ледокольным судам «Садко» и «Седов». Бадигин не участвовал в этом рейсе, ибо был в отпуске. Когда же ледокол почти вплотную подошел к «Садко», я увидел, что навстречу нам по льду бежит человек. Как были изумлены красинцы, когда узнали в бегущем Бадигина.

— Поехал в отпуск, а оказался в Арктике. Не сидится человеку на земле! — шутили товарищи Бадигина.

Он был тогда уже назначен вторым помощником капитана на «Садко».

Красинцы шлют горячий, братский привет отважным седовцам и их славному капитану Бадигину.

Почин ярославцев в действии

Замечательный почин трудящихся Ярославской области, начавших по собственной инициативе строить своими силами шоссе Ярославль—Рыбинск, находит широкий отклик в стране.

Колхозники Орловской области уже заготовили более чем две тысячи пятьсот кубометров камня для магистрали Орел — Ливны — Елец протяжением около двести километров.

Колхозники колхоза «Энергия» Каширского района, Московской области обратились к трудящимся района с призывом построить дорогу из Кашира — город Каганович.

Трудящиеся Нижне-Сергинского района, Свердловской области, решившие создать дорогу до областного центра, начали заготовку камня, гравия, песку. Подготовляется строительство дороги между Перелазовским и Кагановичским районами Сталинградской области, дороги Горький — Вача — Муром Горьковской области и другие.

Дорожники Калмыцкой АССР выдвинули предложение построить силами трудящихся стокилометровую магистраль Элиста — Дивное, связывающую столицу республики с железной дорогой.

Главное дорожное управление при СНК РСФСР оказывает строительству новых дорог техническую помощь.

Для колхозников, участвующих в строительстве дорог, повсеместно создаются краткосрочные курсы.

Опровержение Штаба Ленинградского Военного Округа

За вторую трехнедельку боевых операций в Финляндии не произошло на фронте существенных изменений. Если за первую трехнедельку имели место серьезные операции, окончившиеся созданием плацдармов на финской территории для советских войск, то за период второй трехнедельки дело ограничилось в большинстве случаев обычными стычками разведывательных отрядов и небольших пехотных частей. Внезапно наступившие сильные морозы значительно облегчили положение финских войск, но, несмотря на это, последние не сумели серьезно использовать благоприятную обстановку. Но зато, иностранная печать, особенно французская и, прежде всего, французское агентство Гавас, успели за этот период развить большие операции по части фабрикации клеветнических измышлений в отношении советских войск. У штаба нет времени опровергать ежедневно каждое клеветническое измышление представителей иностранных агентств. Но штаб считает, что было бы небесполезно время от времени подводить итог клеветнической кампании этих господ и вскрывать их подлинное лицо.

1. Иностранные агентства, ссылаясь на мифические «источники» из Женевы, Гельсинки, Риги, уверяют, — не уверяют, а кричат до хрипоты, — что финские войска прорвали фронт во всех направлениях, перешли советские границы и ведут свои операции на территории СССР. Это сущая ложь, причем ложь детская, неумная, смехотворная. На самом деле ни на одном направлении финские войска не доходили до советских границ. Да едва ли они ставили себе такую задачу. На Выборгском направлении финские войска отстоят от советской границы на 70 километров, на Сердобольском направлении — на 80 километров, на Петсамском направлении, южнее Петсамо, — на 130 километров, на Улеаборгском направлении в сторону Рованиеми — на 120 километров и в сторону Суомуссалми — на 10—15 километров.

2. Иностранные агентства, особенно же агентство Гавас, ссылаясь на те же «источники», утверждают, что в боях в районе Суомуссалми 44-я советская дивизия «потеряла четырнадцать тысяч человек». Это утверждение представляет сверх-естественную фантазию его незадачливых авторов. 44-я дивизия всего-то имела на фронте не более десяти тысяч человек,—как могла она потерять четырнадцать тысяч человек? На самом деле советские войска имели здесь потери не более девятьсот человек, причем потери эти об'ясняются больше внезапно наступившими морозами, чем действиями финских войск. Но иностранные сплетники старательно умалчивают о том, что финские войска потеряли здесь убитыми и ранеными не менее 2 тысяч человек, причем финские шюцкоры зверски добивали своих раненых, чтобы не оставить «языки» в руках советских войск.

3. Иностранные агентства утверждают, ссылаясь на те же «источники», что финские войска прервали сообщение по Мурманской железной дороге, и что эта дорога теперь «совершенно парализована». Это такая же ложь, как и предыдущие утверждения. Это видно уже из того, что, как сказано выше, финские войска ни в одном пункте не доходили до советских границ, что финские войска отстоят от советских границ на десятки километров, а от Мурманской жел. дороги — на сотни километров. На самом деле Мурманская железная дорога ни на одну минуту не прерывала своей работы.

4. Те же иностранные агентства, ссылаясь на те же никому неизвестные мифические «источники», утверждают, что «русские потеряли Петсамо», что «русские призвали немцев на помощь», что не то 20, не то 40, не то 140 «немецких военных инструкторов» приехали в СССР для реорганизации советских войск. Считаем нужным заявить, что эта сверхестественная сплетня превосходит по своей лживости все другие сплетни господ из иностранных агентств. Петсамо с 1 декабря находится в руках советских войск. Советские части совместно с частями Первого Финского Народного корпуса, прибывшими недавно в Петсамо, не только занимают Петсамо, но выдвинулись еще южнее Петсамо на 130 километров. Что касается «немецких военных инструкторов», якобы прибывших в СССР «для реорганизации советских войск», то нам неловко даже опровергать эту фантастическую и глупую болтовню. Нам кажется, что только животный страх перед перспективой военного блока между Германией и СССР мог продиктовать господам из французского агентства эту неумную сверхестественную ложь.

Мы понимаем, что иностранным агентствам поручено их хозяевами вести пропаганду против советских войск. Они и ведут эту «пропаганду», нагромождая кучу лживых измышлений, чтобы оправдать свое существование. Но чего стоит пропаганда, основанная не на фактах, а на обмане? Систематически обманывать общественное мнение — не в этом ли состоит «пропаганда» защитников «цивилизации»? Мы не думали, что представители иностранной прессы могут пасть так низко.

ГЕРОИЧЕСКИЙ ЭКИПАЖ

КАПИТАН-БОЛЬШЕВИК

— Я сойду с борта «Седова» только тогда, когда он закончит дрейф и пришвартуется в советском порту!

Так заявил в августе 1938 года Константин Сергеевич Бадигин, капитан дрейфующего корабля, на предложение смениться. Этот достойный ответ характерен коммуниста Бадигина, пламенного патриота своей родины.

Константин Сергеевич родился в 1910 году в Пензе, в семье агронома — выходца из крестьян.

Осуществляя мечту детства, Бадигин в 1928 году, по путевке ЦК ВЛКСМ, поступает в военно-морское училище имени Фрунзе, но по семейным обстоятельствам прерывает учебу и поступает такелажником на фабрику «Красный водник».

На фабрике он познакомился с моряками дальневосточного флота, которые увлекли его своими рассказами о дальних плаваниях по морям. Бадигин, посоветовавшись с новыми друзьями, переезжает во Владивосток. В 1929 году его зачисляют матросом 2-го класса на пароход «Индигирка».

Молодой моряк быстро освоился на корабле и отлично выполнил задание командира. Он серьезно берется за учебу, самостоятельно готовится к сдаче экзаменов на второй курс Владивостокского морского техникума. Упорно и настойчиво добиваясь поставленной цели, Бадигин в 1932 году одним из первых кончает техникум. В этом же году он вступает в ряды партии.

Продолжая совершенствоваться в штурманском деле, Бадигин плавал на разных лесовозах и танкерах. Где только он ни побывал! Он видел и волны Индийского океана и бурливый Бискайский залив.

Горячо откликается Бадигин на призыв Центрального Комитета ВЛКСМ о превращении ледокола «Красин» в комсомольский корабль. Здесь Бадигина выдвигают третьим помощником капитана, а в скором времени вторым помощником. За Бадигиным закрепляется слава опытного судоводителя, активного коммуниста, замечательного товарища.

С весны 1937 года Бадигина переводят старшим помощником на ледокол «Садко».

Осенью «Садко» вместе с «Седовым» и «Малыгиным» был затерт льдами, а весной, когда заболевшего капитана «Седова» вывезли на самолете с дрейфующего корабля, Бадигина назначили командиром «Седова».

ПАРТИЙНЫЙ ОРГАНИЗАТОР

В 1924 году, 18-летним юношей начал свою корабельную службу Дмитрий Григорьевич Трофимов — помполит и старший механик ледокола «Седов». Окончив в родном городе Сретенске (Читинская область) железнодорожную школу-семилетку, он, сын рабочего депо, работает матросом на пароходе Амурского бассейна.

В 1929 году Трофимов поступил в Благовещенский водный техникум, откуда скоро ушел в Тихоокеанский торговый флот. Свой первый морской рейс он совершил кочегаром на пароходе «Волна».

В 1931 году Трофимов кочегар парохода «Томск». В том же году он вступает в партию. В следующем году Дмитрий Трофимов работает машинистом пароходов «Красный партизан» и «Сучан». На кораблях Тихоокеанского флота он побывал в заграничных портах, испытал зной тропиков, холод арктических морей.

Передового производственника коммуниста Трофимова направляют на ледорез «Литке», перед экипажем которого была поставлена задача, впервые в истории мореплавания пройти Северный Морской путь с востока на запад за одну навигацию. Трофимов в этом историческом рейсе участвует в качестве старшины кочегаров. Он возглавляет партийную организацию, показывает личный пример коммунистического отношения к работе. Кочегарская вахта Трофимова — передовая на корабле.

Передовики «Литке» были награждены орденами Советского Союза. В их числе Дмитрий Григорьевич Трофимов. Он получил орден Трудового Красного Знамени.

Четвертым механиком Трофимов участвует в рейсе «Ермака» к папанинцам и в замечательном высокоширотном рейсе к каравану дрейфующих судов. Коллектив «Ермака» послал Трофимова на ледокол «Седов».

Трофимов по-большевистски мобилизовал коллектив ледокола на борьбу с трудностями, за успешное окончание дрейфа.

ОТВАЖНЫЙ УЧЕНЫЙ-ИССЛЕДОВАТЕЛЬ

Огромную научно-исследовательскую работу провел коллектив «Седова» в дни своего небывалого дрейфа. Душой этой работы и инициатором многих интереснейших наблюдений был молодой ученый-комсомолец Виктор Харлампиевич Буйницкий.

Ледокол «Садко», на котором первоначально производил свои научные работы Буйницкий, держал курс на восток.

Буйницкий впервые произвел магнитную с'емку острова Генриетта, где после экспедиции де-Лонга никто не был. Он определил элементы земного магнетизма, совершив для этого тяжелый поход на вершину куполообразного ледникового покрова. Буйницкий провел целую серию научных наблюдений на островах Жаннеты и Беннетты и острова Жохова.

На «Седове» он блестяще организовал и возглавил ценнейшие работы, являющиеся крупным вкладом в передовую советскую науку.

СНАЙПЕРЫ ЭФИРА

Трудно оценить огромную роль налаженной Александром Полянским радиосвязи ледокола «Седов» с родиной. По радио узнавали седовцы о жизни городов и сел родной страны, о жизни друзей и знакомых, слушали лекции, доклады по истории ВКП(б) и концерты.

Успешной работе радиостанции «Седова» в значительной степени способствовал богатый полярный опыт Полянского, являющегося старшим радистом «Седова».

Его жизненный путь неразрывно связан с морем и с севером. В 1921 году Полянский, работая в службе связи Белого моря, заканчивает радиошколу и приобретает квалификацию радиотелеграфиста-полярника.

Полянский перешел на борт «Седова» в 1936 году уже прославленным мастером радиосвязи — «снайпером эфира». С первых же дней он завоевал авторитет и любовь всего экипажа. Полянский крепко привязался к судну и когда в августе 1938 года ему предложили, если пожелает, покинуть «Седова» и перейти на «Ермак», он ответил решительным отказом.

* * *

Все хорошо знают Николая Михайловича Бекасова—автора многочисленных корреспонденций о легендарном дрейфе. Вместе со старшим радистом Полянским, он сутками дежурил в радиорубке «Седова», поддерживал регулярную связь с Большой Землей, передавал многочисленные сводки о координатах, сведения о ледовой обстановке, сообщения о научных работах, принимал вести с родной земли. Только 8 месяцев — с сентября 1938 года по май 1939 года — он вместе с Полянским передал и принял 4.400 телеграмм—почти 168 тысяч слов!

Бекасову в ноябре исполнилось 26 лет. Он вышел из крестьянской семьи. Окончив шесть классов начальной школы в 1929 году, он перешел в ленинградскую школу ФЗУ бумажников. С 1931 года Бекасов в комсомоле. Из школы ФЗУ он идет работать подручным механиком на ленинградский завод «Геологоразведка». Его влечет к работе на море. Он поступает в радиоотделение Ленинградского морского техникума и в 1937 году заканчивает учебу. Летом 1938 года в качестве радиста ледокола «Ермак» Бекасов отправляется в далекое арктическое плавание. С этого корабля он перешел в радиорубку «Седова», из которой в последние дни дрейфа передал своим родным и друзьям радостную радиограмму:

— Идем домой. Рад скоро всех вас увидеть и обнять. Рад, что мы, седовцы, справились с заданием партии и правительства, с заданием великого Сталина.

ВЫДАЮЩИЙСЯ НАВИГАТОР

Андрей Георгиевич Ефремов родился в 1908 году в семье служащего, в городе Сретенске (Читинская область). Получив начальное образование, он поступил во Владивостокский морской техникум. Проходя производственную практику, Ефремов начинает работать сначала учеником, затем матросом на кораблях торгового флота, участвует в дальних плаваниях.

Прослужив около года в Красной Армии, Ефремов направляется в Ленинград. Здесь он учится в институте инженеров водного транспорта и в июле 1933 года с дипломом инженера - педагога по морскому судовождению возвращается на Дальний Восток.

С июня 1935 года он второй помощник капитана на ледоколе «Красин». Здесь он встретился с Бадигиным, здесь началась их дружба, скрепленная затем долгими месяцами совместного пребывания в Арктике.

С 1937 года Ефремов перешел старшим гидрографом научной группы на ледокольный пароход «Малыгин», который отправился в далекую арктическую экспедицию. Когда «Малыгин» с помощью «Ермака» выходил из дрейфа, Ефремов перешел на борт «Седова».

«ЭКИПАЖ ЗДОРОВ»

Радиотелеграммы, поступавшие на Большую Землю с ледокола «Седов», неизменно заканчивались так:

— Экипаж здоров и бодр.

Здоровье и бодрость экипажа — в значительной мере результат самоотверженного труда судового врача Александра Петровича Соболевского.

Соболевский вникал во все, что могло влиять на здоровье, работоспособность и жизнерадостность седовцев. Экипажу «Седова» памятны многие случаи, когда доктор вырывал своих товарищей из когтей смерти.

Соболевский — отличный товарищ. Его всегда видели на авральных работах. Он появлялся на самых опасных участках. В свободную минуту он передавал товарищам свои знания. Преподавание общеобразовательных предметов морякам «Седова» было его любимым занятием.

Соболевский родился в городе Городок, Белорусской ССР. Там он получил начальное образование. В 1920 году Соболевский поступил в профтехническое училище, которое успешно закончил в 1924 году. Затем — служба в одной из пограничных частей, учеба в медицинском институте, работа в гидрографическом управлении Главного управления Северного Морского пути. Затем его назначают исполняющим обязанности врача большой гидрографической экспедиции на «Седове».

СТОЙКОСТЬ И САМОПОЖЕРТВОВАНИЕ

Пароходы и водные пути с детства были знакомы Сергею Дмитриевичу Токареву — второму механику ледокола «Седов». Он родился в 1906 году на берегу Волги, в городе Вольске, в семье рабочего. До 1923 года Токарев воспитывался в детских домах Вольска, Костромы...

Осенью 1928 года Токарева призвали в Военно-Морской Флот. После демобилизации в 1931 году Токарев переезжает в Архангельск и поступает машинистом на ледокол «Ленин». В октябре 1936 года он начинает работать старшим машинистом на ледоколе «Седов», откуда его переводят на «Садко». Когда «Ермак» вырывает «Садко» и «Малыгина» из ледяного плена, Токарев без колебаний переходит на борт «Седова». На долгие месяцы герой-механик связывает свою судьбу с дрейфующим судном.

КОМСОМОЛЕЦ АЛФЕРОВ

В тяжелый 1920 год, когда белогвардейский отряд приближался к глухой деревне Шенкурского уезда, мать Всеволода Алферова ушла к партизанам с винтовкой в руках и защищала молодую советскую республику. Оставшись старшим в семье, 13-летний Всеволод Алферов стал зарабатывать на лесоразработках для трех своих младших братьев.

С 1928 года он неразрывно связан с морским флотом. Он работает кочегаром на траулерах «Камбала», «Навага», «Окунь», на пароходах «Аркос», «Мироныч», «Сорока», «Пушкин». Алферов горячо полюбил северные моря. С марта 1933 года он в арктическом флоте — сначала на «Сибирякове», затем на «Седове». Он привязывается к кораблю, растет здесь и получает квалификацию машиниста - механика.

Летом 1939 года Алферов вместе с другими механиками произвел переборку механизмов «Седова», подготовил их к бесперебойной работе после выхода из дрейфа, самоотверженно работал, исправляя рулевое управление ледокола.

ОТВАЖНЫЙ СЫН МОРЯ

Любовь к морю и северу Дмитрий Прокофьевич Буторин унаследовал от своего отца - помора. Четырнадцати лет пошел он вместе с отцом за рыбой и морским зверем. 8 лет промышлял Буторин рыбу и морского зверя.

В 1927 году он перешел с карбаса на большой ледокольный пароход. Он плавает на «Сибирякове», «Русанове», «Седове». Все новые районы севера познает наблюдательный моряк. Его неудержимо тянет в новые походы.

В 1930 году Буторин призывается в Красную Армию. После демобилизации в марте 1933 года он снова поступает матросом на «Седов». Боцман «Седова» Буторин мастер на все руки. Стойким, способным преодолевать любые трудности показал себя Дмитрий Прокофьевич в дни дрейфа.

ВОСПИТАННИК КРАСНОЙ АРМИИ

Машинист первого класса ледокольного парохода «Седов» Иосиф Маркович Недзвецкий родился в семье бедного крестьянина. Выдающуюся роль в его жизни сыграла Красная Армия, воспитавшая в нем замечательные качества — самоотверженность, любовь к своей родине, мужество, отвагу. Она же дала ему квалификацию моториста. Репутацию лучшего стахановца-отличника получает Недзвецкий в дни сверхраннего рейса ледокола «Ермак» к берегам земли Франца Иосифа. Блестяще выполнив и эту операцию, «Ермак» держит путь в высокие широты Арктики к северу от Новосибирских островов, к зажатым льдами ледокольным пароходам «Садко», «Седов», «Малыгин». В дни замечательных походов «Ермака» Недзвецкий работает самоотверженно, героически обеспечивая успешное завершение рейса. Когда выясняется необходимость дальнейшего дрейфа «Седова», он переходит с «Ермака» на дрейфующий корабль. На «Седове» он проявил себя человеком, которому не страшны ни коварные наступления льдов, ни жестокие стужи, ни беспросветные полярные ночи.

ШЕСТЬ ЛЕТ НА «СЕДОВЕ»

Николай Сергеевич Шарыпов родился в Архангельске в 1915 году в семье кузнеца фабрики «Канат». На родине Шарыпов в 1933 году окончил школу морского ученичества, где получил специальности машиниста и слесаря.

Жизнь на севере закалила молодого моряка, воспитала в нем смелость, инициативу. Он поступил на ледокольный пароход «Седов», уже имея большой опыт плавания в северных морях. Самый молодой в героическом экипаже дрейфующего корабля, он вместе с тем один из старейших седовцев.

Более шести лет Шарыпов на легендарном ледоколе. Он напряг все свои силы, чтобы сохранить машины, котлы, все механизмы «Седова».

ПОВАР, МОРЯК, ХУДОЖНИК

Павел Власович Мегер — потомственный повар-моряк. Он родился в 1912 году в Одессе в семье кока Черноморского флота. С детства он полюбил море, был зачинщиком многих «морских путешествий». Шестнадцати лет он уже находился в одесском училище плавсостава. Здесь же в 1929 году вступил в комсомол. В 1930 году Мегер окончил училище и стал работать в черноморском пароходстве в качестве матроса, затем — кочегара.

В июне 1938 года Мегер поступает камбузником на старейший ледокол «Ермак». Здесь он приобретает профессию повара, которая впоследствии так пригодилась ему в дни замечательного дрейфа «Седова».

Мегер имеет еще одну «специальность»: он способный художник — в часы досуга он заполняет свой альбом зарисовками, отображающими жизнь на «Седове».

У ТОПОК КОРАБЛЯ

Когда ледокол «Седов» решено было оставить в дрейфе, в числе лучших людей «Ермака», на борт дрейфующего корабля перешел кочегар первого класса Иван Иванович Гетман. Показывая пример спокойствия и бесстрашия, Гетман отлично выполнял любые работы.

Этот мужественный человек родился в 1913 году, в городе Нежине, в семье столяра-краснодеревщика. Впервые он познакомился с суровой Арктикой на Шпицбергене, где работал на советских угольных копях землекопом, грузчиком, монтером. В 1936 году после добровольной службы в Красной Армии, комсомолец Гетман работает в ленинградском торговом порту и в феврале 1938 года переезжает в Мурманск и в том же году на старейшем ледоколе «Ермак» отправляется на север к «Седову», с которым проделал беспримерный путь в дрейфующих льдах.

МАТРОС ПЕРВОГО КЛАССА

Матрос первого класса дрейфующего ледокола «Седов» Ефрем Иванович Гаманков может вспомнить десятки эпизодов из дней своей службы в лоцманской дистанции Белого моря. Эта служба закалила его, сделала храбрым, волевым человеком.

С «Ермаком» Ефрем Иванович идет к зазимовавшему во льдах «Седову» и в числе шести храбрецов-полярников переходит на борт дрейфующего ледокола. В жестокую стужу помогает он проводить сложнейшие научные наблюдения. В дни, когда ледоколу угрожает гибель, Гаманков бесстрашно переносит аварийные запасы с одной льдины на другую. Не раз приходится ему выполнять свою работу в ледяной воде, рискуя здоровьем и даже жизнью.

СЧАСТЬЕ СОВЕТСКОГО ЧЕЛОВЕКА

Весь советский народ с неослабным вниманием следил за дрейфом ледокольного парохода «Георгий Седов», на борту которого почетную сталинскую вахту больше 26 месяцев несли пятнадцать отважных моряков.

Мужество, самоотверженность и смелость в борьбе с любыми опасностями — все эти высокие моральные качества, которые воспитывает партия в советском народе, прекрасно видны в будничных делах коллектива «Седова». Никакие преграды не могли сломить их большевистского духа. Крепкий, спаянный сталинской дружбой коллектив полярных моряков все время жил одной жизнью с великой родиной. Седовцы знали, что родина, партия и великий Сталин не оставят их в беде и, когда это потребуется, протянут могучую руку помощи своим сынам.

Героическая эпопея «Седова» — высокий научный подвиг, который займет достойное место в истории нашей страны.

За дрейфом «Седова» с самого его начала наблюдал товарищ Сталин. Иосиф Виссарионович всегда интересовался, как протекает жизнь на дрейфующем корабле, и расспрашивал о научных работах седовцев, подбадривал их и вдохновлял на самоотверженный труд.

Весной в 1938 году на борту трех ледокольных судов, дрейфовавших одним караваном во льдах моря Лаптевых, находилось 217 человек. По предложению товарища Сталина к дрейфовавшему каравану были направлены из Москвы 3 четырехмоторных воздушных корабля. Их пилотировали Алексеев, Головин и Орлов. Самолеты вывезли с дрейфующих судов 184 человека и снабдили оставшихся 33 моряков всем необходимым.

Летом 1938 года, также по прямому указанию товарища Сталина, была предпринята попытка вывести из ледового плена дрейфующие корабли. Из-за повреждения руля «Седов» не мог следовать на буксире за «Ермаком» и остался дрейфовать в Северном Ледовитом океане. «Седов» был превращен в подвижную научно-исследовательскую станцию.

Несколько позже, снова по указанию Иосифа Виссарионовича, к «Седову» был направлен флагманский ледокол арктического флота «И. Сталин». Иосиф Виссарионович предупредил, чтобы экипаж ледокола не рисковал безрассудно и в случае опасности зимовки немедленно повернул обратно. Это мудрое сталинское предупреждение помогло Главсевморпути правильно организовать трудную морскую операцию. Экипаж флагманского корабля сделал все, что было в его силах. Ледокол был уже недалеко от «Седова», но встретил затем сплошные непроходимые льды и вернулся на юг.

Седовцы стойко продолжали работать в Северном Ледовитом океане. Они накопили хороший опыт «противоледовой обороны» и выходили с честью из всех опасных положений.

Экипаж дрейфующего корабля провел во льдах больше года. Возникло предложение послать к «Седову» воздушную экспедицию для смены хотя бы части товарищей. Когда седовцы узнали об этом, они горячо поблагодарили товарищей Сталина и Молотова за заботу о них и обратились к правительству с просьбой оставить весь экипаж на корабле до конца дрейфа.

Правительство удовлетворило просьбу героических моряков. В то же время товарищ Сталин посоветовал держать для них наготове тяжелый самолет. С весны 1939 года на острове Рудольфа находится 4-моторный самолет летчика Орлова, который до конца дрейфа несет седовскую вахту, готовый в любое время вылететь к «Седову».

Седовцам были чужды те страхи и опасения, которые всегда сопутствовали полярным исследователям из капиталистического мира...

Отважный полярный исследователь — английский капитан Скотт, возвращаясь в 1912 году с Южного полюса вместе со своими спутниками погиб от голода и истощения. Этого мужественного человека, выдержавшего чудовищные испытания во время экспедиции к Южному полюсу, не раз глядевшего в глаза смерти — тяготило чувство одиночества и боязнь за судьбу своих близких.

Трагизмом отчаяния полны его последние записки. В одной из них Скотт писал:

«...Мы подыхаем в очень безотрадном месте...

Умирая, прошу вас, дорогой мой друг, быть добрым к моей жене и ребенку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать...».

Капитан Скотт был предоставлен самому себе. Англия, во славу которой он совершал свои научные подвиги, мало интересовалась своим отважным исследователем.

Это чувство одиночества и чувство отрешенности от общества, от своего государства сопутствовало всем полярным исследователям прошлого.

Советским людям, ученым и исследователям такие чувства незнакомы. Отважная экспедиция седовцев прекрасно знала, что за каждым их шагом следит весь народ, правительство и товарищ Сталин. Поэтому спорился их труд. Они были спокойны за свою судьбу и судьбу своих близких и родных. В этом великое счастье советских людей.

ШИРШОВ,
Герой Советского Союза.

ПОЛНОСТЬЮ ПОДГОТОВИТЬ СЕМЕНА К ВЕСНЕ

Борьба за повышение урожайности яровых в 1940 году требует, чтобы правления колхозов, наряду с тщательной подготовкой сельскохозяйственного инвентаря и рабочего тягла к весеннему севу особое внимание уделяли очистке и засыпке семенных материалов, довели их до посевных кондиций и организовали их охрану.

Как же обстоит дело с подготовкой семян яровых культур в колхозах Курчалоевского района?

Примером хорошей подготовки к севу яровых в районе может служить бачи-юртовский колхоз им. Ленина, которым руководит кандидат партии Паш-Паш Такалхаджиев. По плану колхоз должен иметь 180 центнеров семенной кукурузы, очищено и засыпано в сапетки 225 центнеров кукурузы и 60 центнеров семенного овса. Семена доведены до посевных кондиций. Они тщательно охраняются. Все это делается для того, чтобы начать и провести сев организованно, на высоком агротехническом уровне, в сжатые сроки.

Плохо то, что не все руководители колхозов в Курчалоевском районе так заботятся о семенах. Так, майртупская артель им. Кирова,— председатель правления колхоза тов. Решидов, до сих пор не выполнила план засыпки и очистки семян. В колхозе 125 трудоспособных колхозников, а на очистке семенного материала работают 15—20 человек. Сторожей, охраняющих колхозные амбары, никто не контролирует.

Только 50 процентов семенной кукурузы засыпано в цацан-юртовском колхозе им. Пантаева. В этом колхозе до сих пор не очищены семена овса, несмотря на то, что у него имеется зерноочистительная машина.

Ни одного центнера овса не засыпал и не довел до кондиции аллероевский колхоз им. Чкалова (председатель тов. Мутиев). Кроме того, здесь не очищено свыше 30 центнеров семенной кукурузы. Только 20 центнеров кукурузы из плана 80 центнеров очистил и засыпал курчалоевский колхоз им. Орджоникидзе. Причем, в этом колхозе семена не заактированы и за них никто не отвечает.

Курчалоевский райком партии, райземотдел и МТС должны взять в свои руки дело очистки и засыпки семян и подготовку их к весеннему севу.

Н. ПОЛЯКОВ.

Курчалой, 13. (Наш корр.).

ПРАВИЛЬНО ВЕСТИ УЧЕТ, ОРГАНИЗОВАТЬ КОНТРОЛЬ

В соответствии с Уставом сельхозартели, правление колхоза приглашает на работу счетовода со стороны или выделяет счетного работника из членов артели. Счетные работники подчинены правлению артели и ее председателю и контролируются им. Правление артели обязано заниматься подбором и подготовкой счетных работников, заботиться об улучшении учета и отчетности.

В Веденском районе этому важнейшему участку работы не уделяют должного внимания. В результате бухгалтерский учет и отчетность в колхозах запущены. В районе 17 колхозов, а подготовленные счетные работники имеются только в двух. В остальных колхозах счетные работники не соответствуют своему назначению.

В районе не берегут кадры счетных работников, не создают им нормальных культурно - бытовых условий. Из-за этого, например, в колхозе им. XX летия РККА за 1939 год сменилось шесть счетоводов, а в райземотделе с 1936 по 1940 год — шесть бухгалтеров-инструкторов.

Отсутствие налаженного учета способствует злоупотреблениям. Так, в эрсеноевских колхозах им. «VII с'езда Советов» и им. «II с'езда колхозников ударников» растраты и убытки в 1939 году превысили 15 тысяч рублей, в целом по району они составляют более двухсот тысяч рублей.

Запущенность учета усугубляется бездеятельностью ревизионных комиссий колхозов. По Уставу ревизионная комиссия обязана проверять всю хозяйственно - финансовую деятельность правления колхоза, следить за бережным хранением имущества артели, за выполнением ею обязательств перед государством, проверять правильность расчетов артели с колхозниками, выявлять случаи нарушения интересов артели и ее членов.

В веденских колхозах не соблюдается это требование Устава. В колхозах им. Куйбышева, «Красный партизан» и других ревизионные комиссии бездействуют. Хозяйственно - финансовая деятельность артели «Красный животновод» ревизионной комиссией не проверялась четыре года.

Райземотдел ничего не сделал, чтобы упорядочить учет и отчетность в колхозах. Ничего серьезного в этом направлении не сделал и Наркомзем Чеч.-Инг. АССР. Вместо того, чтобы по-деловому, всерьез заняться этими вопросами и потребовать от райземотдела улучшения руководства колхозами, Наркомзем наводняет его директивами и приказами. Наркомзем республики так же, как и райземотдел, не провел ни одной глубокой ревизии в колхозах Веденского района.

Все эти недостатки должны быть решительно изжиты. Райком партии и райисполком обязаны потребовать от райземотдела, чтобы он серьезно занялся вопросами учета и отчетности в колхозах и работой ревизионных комиссий.

ВЕДЕНО. **П. НИКОЛАЕВ.**

За производительность труда, достойную социалистического общества

Нефтяники треста Старогрознефть горячо откликнулись на обращение московских инструментальщиков, призывающих выполнить пятилетний план по росту производительности труда в четыре года. В ответ на этот призыв передовые стахановцы и бригады по добыче и бурению вскрывают новые резервы повышения нефтедобычи.

Ниже мы публикуем выступления нефтяников, рассказывающих об огромных возможностях повышения добычи нефти, достижения высоких скоростей проходки и роста производительности труда на ремонте скважин. Эти возможности имеют все бригады Старогрознефти. Используя их, коллектив нефтяников Старогрознефти должен сделать решительный перелом в работе и, выполняя указания сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича, третий год Третьей Сталинской Пятилетки сделать годом небывалого роста добычи нефти.

РЕЗЕРВЫ РОСТА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА

Своевременный планово - предупредительный ремонт скважин и четкая, работа бригады подземного ремонта обеспечивают устойчивую добычу нефти и постепенный прирост ее.

За последние три месяца 1939 г. мы добились хороших результатов. Нормы выработки по ремонту скважин в среднем каждый ключник бригады выполнил на 140—160 процентов. Вступая в новый год, мы заключили социалистический договор с бригадой по ремонту подземного оборудования насосного мастера тов. Гиматутдинова и взяли обязательство выполнять нормы на 160—180 проц. С первых дней января мы перевыполняем взятые обязательства, причем особенно хорошо работает смена ключника-стахановца тов. Малышева.

Однако, мы совершенно недостаточно используем резервы роста производительности труда на ремонте скважин. У нас до сих пор еще плохо готовят рабочее место. Недавно, например, произошел такой случай. Мы получили срочное задание отремонтировать скважину № 9-62, дающую две тонны нефти. Трактор был немедленно направлен к буровой, но под'ехать к ней не удалось — дорога испорчена. Вместо ремонта скважин, 8 часов мы исправляли дорогу. Подобную работу часто выполняют и другие бригады по ремонту подземного оборудования.

Все это снижает производительность насосных партий, срывает своевременный ремонт эксплоатационных скважин.

Мы требуем от руководителей промысла и треста Старогрознефть, чтобы они привели в полный порядок все под'езды к буровым, организовали тщательную подготовку рабочего места.

С. СИДОРИН,
насосный мастер 2-й бригады, 3-го промысла треста Старогрознефть.

Полностью использовать мощность бурового оборудования

В 1940 году перед нефтяниками Старогрознефти поставлены ответственные задачи. Нужно пробурить и сдать в эксплоатацию десятки поднадвиговых скважин.

Отвечая на призыв московских инструментальщиков, буровики взяли обязательство резко сократить цикличность в бурении, добиться высоких скоростей проходки поднадвиговых направленных скважин.

Эти обязательства можно выполнить без особого напряжения, не увеличивая рабочей силы. Нужно только полностью использовать мощность бурового оборудования, применять малую механизацию.

Для того, чтобы добиться наилучших показателей при бурении глубоких скважин, на вновь выстроенной разведочной буровой № 73-0, запроектированной на глубину 2300 метров, мы удлинили приводной вал «Цира», что дает возможность вести бурение двумя электромоторами до глубины 1500 метров — в два раза больше прежнего и доводить число оборотов ротора до 240 в минуту. Там же установили и смонтировали параллельно два грязевых насоса НГ8-16, что обеспечит интенсивную промывку забоя. Раствор в вертлюг будет подаваться через две шланги, оборудование снабжено специальной смазкой трущихся деталей, что имеет исключительное значение при работе на больших оборотах.

На этой экспериментальной буровой мы должны получить скорость почти в два раза больше прежней.

От обслуживающего персонала буровиков требуется исключительное наблюдение за оборудованием, четкая и слаженная работа всех смен бригады.

Бережный, хозяйский уход за оборудованием не только продолжит срок его службы и обеспечит безаварийную работу, он также позволит резко повысить скорость проходки, быстро сдавать скважины в эксплоатацию.

Г. БУРЛАК,
главный механик по оборудованию конторы бурения треста Старогрознефть.

Освоим эксплоатацию поднадвига

Основную добычу нефти моя бригада получает из поднадвиговых скважин. Многие из этих скважин работают очень капризно: в них нагоняет песчаную пробку, клинит насос. Десятки часов и даже сутками высокодебитные скважины простаивают.

Поднадвиговая скважина № 9-19 продолжительное время работала с большими перебоями, насосная партия то и дело выручала насос от прихвата. Скважина больше простаивала, чем давала нефть. В нее спускали более 15 насосов и все безрезультатно.

Для того, чтобы полностью очистить забой от загрязнения (песка) мы решили интенсивно ее эксплоатировать эрлифтом—с выносом песка плывуна. Через десять дней скважина была тщательно очищена, в нее спустили 50-метровый четырехдюймовый газовый якорь и обычный двухдюймовый насос, установили мощную качалку СК-4, отрегулировали на 7 качаний в минуту и длину хода на 1,8 метра.

С первых же дней насос стал работать без перебоев, песчаная пробка не поднимается, насос не клинит. Вот уже около четырех месяцев скважина регулярно дает больше 15 тонн чистой нефти в сутки.

Аналогичную работу мы сейчас проводим на самой капризной поднадвиговой скважине № 5-18. Беда только в том, что руководители промысла (заведующий т. Шалаев, старший инженер т. Хрущев) не обеспечили бригаду мощной качалкой.

Вместе с сотрудниками Грозненского научно - исследовательского института мы осваиваем эксплоатацией еще одну богатую нефтью поднадвиговую скважину № 12-19 пусковыми клапанами. Работа новая и чрезвычайно интересная. При правильной эксплоатации скважина даст около 20 тонн нефти в сутки.

Освоение поднадвиговых скважин — неотложная задача не только для нашей бригады, но для всего района, от этого в значительной степени зависит успех выполнения плана 1940 года. Здесь у нас — огромные резервы добычи.

Новый год бригада начала перевыполнением плана. За первую декаду января добыто более 150 тонн нефти сверх плана. Эти успехи мы закрепим и, осваивая эксплоатацией поднадвиговые скважины, досрочно выполним план 1940 года третьего года Третьей Сталинской Пятилетки.

И. ГУСЕВ,
мастер третьей бригады, первого промысла треста Старогрознефть.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

ЕЩЕ РАЗ О ПОГРУЗКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Не так давно в «Грозненском рабочем» была помещена статья об организации погрузки нефтяных и других продуктов. В статье приводились факты о том, что об'единение Грознефтепереработка и станция Грозный не заботятся о полном использовании вагонов и платформ.

Но положение не изменилось и сроки погрузки попрежнему не выдерживаются. Недавно, при погрузке кокса на нефтеперегонном заводе № 1 четыре малых вагона простояли 14 часов! Из-за медленной погрузки, продукты к месту потребления отправляются несвоевременно и, в то же время, почти ежедневно станция вынуждена снимать тару, как неиспользованную.

Часто бывают и такие факты, когда на первом заводе лежит кокса на 40 вагонов, по государственному плану должно быть отгружено 8 вагонов, а руководители завода дают заявку только на один вагон. Происходит это потому, что либо кокс получается нестандартный, либо его несвоевременно готовят для погрузки.

Не лучше обстоит дело с наливом различных жидких нефтепродуктов. Очень часто налитые цистерны простаивают под эстакадой по 5—10 часов, потому что не заправлены, как следует. Руководители заводов, платя за задержку вагонов и цистерн солидные штрафы, не принимают мер к тому, чтобы железная дорога за подачу неисправных цистерн и за задержку налива также несла ответственность.

Пора, наконец, покончить с этими безобразиями.

А. МЕРКУЛОВ.

НЕ ВЫДАЮТ ПРЕМИЮ

К празднику XXII годовщины Октябрьской социалистической революции ряд рабочих швейной мастерской промкомбината (ст. Гудермес) за стахановскую работу были премированы, но премию они до сих пор не получили. Несколько раз они обращались к заведующему мастерской тов. Водолазскому с просьбой выдать им премию, но Водолазский невозмутимо твердит:

— Получите.

Когда?

У. НИКОЛАЕВ.

ОТ РЕДАКЦИИ

16 сентября 1937 г. в «Грозненском рабочем» были опубликованы материалы о бывшем председателе Верховного суда М. А. Ханиеве, в которых он, как теперь установлено, необоснованно обвинялся во вражеской деятельности. М. А. Ханиев реабилитирован. Настоящим редакция исправляет допущенную ошибку.

Город медицинской науки

У самого в'езда в Москву, на одном из берегов величественного сооружения сталинской эпохи — канала Москва—Волга — неподалеку от Покровского-Стрешнева и Хорошевского шоссе растет новый город. Уже намечаются его контуры. Появляются высокие дома. Ясно вырисовываются линии будущих улиц. Видны уже очертания центральной площади, обрамленной зданиями с колоннами и скульптурами. В составлении проектов этих сложных сооружений принимало участие свыше 300 ученых, архитекторов и инженеров. Все здания представляют единый архитектурный ансамбль.

У этого города особое назначение. В огромных, светлых корпусах здесь разместится ВИЭМ — Всесоюзный институт экспериментальной медицины — штаб советской медицинской науки, созданный по инициативе великого русского писателя А. М. Горького.

На огромной территории в несколько сот га помимо ВИЭМ будут расположены ведущие медицинские научно-исследовательские учреждения страны — Центральный институт эпидемиологии и микробиологии, Тропический институт, лаборатории Центрального института рентгенологии и радиологии и др. Это будет город медицинской науки.

В Институте экспериментальной медицины должны быть созданы все условия для широкого развертывания научно-исследовательской работы. Наиболее важной частью ВИЭМ являются клиники, ибо серьезное изучение заболевания и борьба с ним невозможны вне правильно организованной, специально оборудованной клиники. Новейшей лечебной аппаратурой — постоянной и переносной—оборудуются клиники. Рентгеном, физиотерапией больной будет пользоваться непосредственно у себя в палате.

При клинике оборудуются научно-исследовательские лаборатории с самой чувствительной измерительной аппаратурой — осциллографами, электрокардиографами и т. п. Для этой аппаратуры сооружаются специальные камеры, непроницаемые для посторонних звуков и электромагнитных колебаний.

Шесть операционных залов расположатся на самом верхнем этаже. Они будут оборудованы кинематографическими установками для с'емки наиболее сложных операций.

В этом же здании целый этаж отводится для поликлиники закрытого типа, имеющей целью отбор больных для клинических стационаров и наблюдение за хроническими больными, не требующими госпитального лечения.

Во всех помещениях для длительного пребывания больных и в операционных залах впервые в широких масштабах будут установлены специальные аппараты, освежающие воздух и насыщающие его кислородом.

В отдельном здании разместятся камеры для воспроизводства всевозможных климатических условий — от полярных до тропических и стратосферных.

Шесть корпусов отводится под экспериментальные лаборатории, число которых предполагается довести до 15-ти. При каждой лаборатории — помещения для подопытных животных. Для научно-исследовательских работ институт использует одновремено до 700 собак, 450 кошек, 1200 кроликов. Оборудуются акустические камеры, звуконепроницаемые помещения для изучения условных рефлексов.

Библиотека на 300 тысяч томов, огромные, красивые залы для научных конгрессов, музей истории медицины — первый и единственный в своем роде музей, ателье для фотокиное'емок — все это разместится в четырех корпусах.

Для экспериментальных мастерских, изготовляющих новейшую лечебную и научно-исследовательскую аппаратуру, для подопытных животных сооружаются еще 12 зданий.

Строители отказались от архитектурных излишеств и ненужной пышности. Фасады облицовываются мраморной крошкой и светлым терразитом. В корпусах — огромные окна. Много света. Никаких темных углов и закоулков. Перед каждым домом — цветочные газоны, молодые деревца.

Вдоль берега, рядом с огромным, красивым, вчерне уже законченным зданием Тропического института, строятся корпуса Центрального института эпидемиологии и микробиологии — одного из самых больших в мире научно-исследовательских учреждений подобного типа. Так же, как и в ВИЭМ, здесь возникнут здания специального назначения. Основное внимание уделяется сооружению холодильных установок, позволяющих хранить получаемую от животных сыворотку.

В экспериментальных лабораториях отводятся помещения для подопытных крыс и мышей. Институт использует для своих опытов ежегодно до полумиллиона белых мышей.

...На фоне больших корпусов будут выделяться два скромных одноэтажных домика, утопающих в густой зелени. Предназначаются они для лабораторий по развеске и расфасовке радия. Таких лабораторий нет во всем мире. Радий — редкий, трудно добываемый химический элемент. Его запасы на всем земном шаре чрезвычайно незначительны. Работа с радием требует особых условий. За границей, из-за отсутствия защитных мероприятий специалисты - радиологи, физики и химики—преждевременно выбывают из строя, становятся инвалидами, приобретают ряд хронических болезней.

Радий, который применяется при лечении злокачественных опухолей, сохраняет свои свойства на протяжении 2½ тысяч лет. В то же время он действует разрушающим образом на организм людей, слишком близко и длительно соприкасающихся с ним. По советским законам рабочий день лиц, занятых развеской радия, составляет 4 часа. После каждых 12 дней работы радиолог получает 12-дневный отдых или перебрасывается на другую работу. Кроме того во время работы сотрудник обязан через короткие промежутки времени выходить на открытую веранду, чтобы подышать свежим воздухом.

Вокруг домиков на большой площади высаживается до 10 тысяч деревьев.

Работа в новых лабораториях потребует высокой специализации. В Советском Союзе количество таких специалистов насчитывается единицами. В настоящее время институт рентгенологии и радиологии готовит новую группу работников в 8 человек.

Радий, заключенный в двойных платиновых капиллярах и третьем —золотом или латунном, будет храниться в специальных несгораемых шкафах. Тут же, в лабораториях, должен развешиваться и расфасовываться в стеклянных и резиновых капиллярах радон — продукт распада радия, также применяющийся в лечебных целях. Радон и ряд других первичных продуктов сохраняют свои свойства на протяжении 30 дней, все последующие продукты распада — на протяжении нескольких часов или даже минут.

Лаборатории будут строиться с учетом всех новейших достижений техники. Запроектирован особый тип вентиляции и уловителей.

Корпуса нового города под Москвой—города медицинской науки—растут с каждым днем.

И. РОДИН.

Военные действия на западном фронте

ПАРИЖ, 12. (ТАСС). Агентство Гавас передает следующее сообщение о военных действиях на западном фронте. Несмотря на сильный холод, действия сухопутных и воздушных сил усилились. В течение дня на фронте была хорошая видимость. Воздушные силы союзников, а также германская авиация проявили большую активность. В воздухе находилось очень много разведывательных самолетов. Имело место несколько воздушных боев, во время которых французские истребители сбили два германских самолета, которые упали на французской территории. Германская авиация продолжала свои ежедневные разведывательные полеты над северо-восточными районами Франции. На суше действия отрядов, численностью в 50—60 человек, происходили в районах западнее и восточнее лесных массивов Малых Вогезов и западнее Саара. Западнее Саара завязался оживленный бой пехоты французского корпуса с крупным германским отрядом.

* * *

БЕРЛИН, 12. (ТАСС). Германское информационное бюро сообщает: «На западном фронте местная артиллерийская разведывательная деятельность. Германский военно - воздушный флот продолжал свои разведывательные полеты над восточным побережьем Англии и Шотландии, а также над Шотландскими островами. У шотландского побережья германские самолеты потопили 3 английских сторожевых судна и 1 вооруженный торговый пароход, открывший огонь по самолетам. Здесь произошел воздушный бой германских самолетов с английскими истребителями, в результате которого сбит один самолет противника. Английские самолеты совершили налет на один из германских аэродромов, расположенный на одном из германских островов, не причинив никакого ущерба».

* * *

ПАРИЖ, 12. (ТАСС). Агентство Гавас передает коммюнике, опубликованное вчера вечером в Париже: «В течение дня была отмечена большая активность артиллерии и авиации с обеих сторон. Над нашими линиями сбит один неприятельский разведывательный самолет».

В коммюнике, опубликованном сегодня утром, говорится: «Ночью ничего существенного не произошло. Наблюдалась активность патрулей обеих сторон».

* * *

ПАРИЖ, 12. (ТАСС). Агентство Гавас сообщает, что вчера с 12 часов до 12 часов 40 минут дня для северо-востока Франции была об'явлена воздушная тревога.

* * *

ЛОНДОН, 12. (ТАСС). Английское министерство авиации сообщает, что английские самолеты в ночь с 11 на 12 января произвели разведывательные полеты над Западной и Северо-Западной Германией, а также над базами германской авиации в бухте Гельголанд.

ВОЙНА НА МОРЕ

БЕРЛИН, 12. (ТАСС). Английский танкер «Элосо», водоизмещением 7.267 тонн, с полным грузом нефти взорвался у западного побережья Англии. Танкер возвращался из шестинедельного рейса в Южную Америку. Из 36 человек экипажа танкера — трое пропали без вести.

* * *

НЬЮ-ЙОРК, 12. (ТАСС). В южной части Атлантического океана германская команда потопила торговый пароход «Уссукума», водоизмещением 7.834 тонны, после того, как английский военный корабль обнаружил это судно.

* * *

ЛОНДОН, 12. (ТАСС). Итальянский пароход «Травиата», водоизмещением 5.123 тонны, наткнулся на мину и затонул. Команда парохода в числе 60 человек спасена.

* * *

ЛОНДОН, 12. (ТАСС). Английский пароход «Гранта», водоизмещением 2.719 тонн, наткнулся на мину и затонул вблизи восточного побережья Англии. Команда спасена.

* * *

ЛОНДОН, 12. (ТАСС). Газета «Дейли экспресс» сообщает, что вблизи Канарских островов английский пароход «Авила Стар» был атакован тремя германскими подводными лодками. С английского парохода был открыт огонь из орудия. Одна подводная лодка получила повреждение, две другие скрылись.

* * *

БРЮССЕЛЬ, 12. (ТАСС). На 9 января в английских контрольных портах находилось 49 кораблей нейтральных стран. Из них 22 голландских, 10 норвежских, 6 шведских, 5 бельгийских, 2 датских, 2 панамских, 1 итальянский, 1 американский. С 1 по 6 января английский контроль подверг досмотру грузы 105 кораблей.

Германская печать о попытках англо-французского блока создать новые очаги войны

БЕРЛИН, 12. (ТАСС). Газета «Кельнише цейтунг» выступила со статьей об англо-французских попытках разжечь войну на севере.

Англия и Франция, — пишет газета, — оказывают сильный нажим на Швецию и Норвегию, стараясь заставить их оказать широкую «помощь» Финляндии. Англия и Франция добиваются, чтобы оба скандинавские государства выступили своими военными средствами на «помощь» Финляндии.

Известно, какие действительные причины скрываются за призывами и стараниями Англии и Франции. Для Швеции и Норвегии должно быть ясно, — пишет газета, — что всякая уступка, сделанная в пользу Англии и Франции, например, предоставление на своей территории военных опорных пунктов, означает нарушение нейтралитета. Выполнение же так называемого женевского обязательства о помощи маннергеймовской Финляндии подорвет отношения Швеции и Норвегии с Германией и Советским Союзом и тогда станет ясно, что дальнейшая принадлежность к Лиге наций, находящейся под командой Англии и Франции, несовместима с действительным нейтралитетом.

Каждому понятно, что судьба Финляндии не беспокоит Англию и Францию, — продолжает газета, — и «помощь» их имеет одну цель — посредством вовлечения Швеции и Норвегии в войну нанести вред Германии и, прежде всего, помешать подвозу руды для Германии из Швеции. Пойти на это, — подчеркивает газета, значит оказать помощь противникам Германии и нарушить нейтралитет.

Женевский корреспондент газеты «Гамбургер Фремденблат» пишет, что под прикрытием фраз о «помощи» Финляндии Англия и Франция пытаются привлечь на свою сторону нейтральные страны, которым, якобы, угрожает Германия, и создать в северных странах свои военные опорные пункты.

Таким образом, — подчеркивает корреспондент, — то, что в Париже называют «медленно складывающимся блоком миролюбивых наций» есть в сущности не что иное, как новая попытка западных государств создать антигерманский фронт из нейтральных стран. Этим целям служит Лига наций.

ПРОЦЕСС ТРИНАДЦАТИ В ТОКИО

ТОКИО, 12. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что в ближайшие дни перед токийским уголовным судом предстанут 13 человек — члены левых рабоче-крестьянских организаций. Они были арестованы в декабре 1937 года. Среди арестованных 7 левых профессоров, в том числе Оуци, Арисава Минобе. Арестованные в течение двух лет находились на предварительном следствии. После этого они были признаны виновными в нарушении закона «о поддержании общественного спокойствия и порядка».

ТРУДЯЩИЕСЯ АНГЛИИ ПРОТЕСТУЮТ ПРОТИВ ПОМОЩИ БЕЛО-ФИНЛЯНДИИ

ЛОНДОН, 12. (ТАСС). Окружной совет профсоюзов Ньюкасла принял резолюцию, в которой он протестует против посылки оружия в бело-Финляндию и требует, чтобы конгресс тред'юнионов принял против этого необходимые меры.

Действия английского правительства, оказывающего помощь бело-Финляндии, осуждаются также в резолюции, принятой районным комитетом об'единенного профсоюза машиностроительных рабочих в Глостере (главный город одноименного графства). В резолюции говорится, что исполком об'единенного профсоюза машиностроительных рабочих должен принять все зависящие от него меры, чтобы не допускать погрузки вооружений на пароходы для бело-Финляндии. Одно из крупнейших в Лондоне отделений профсоюза муниципальных рабочих в Вестэнде приняло резолюцию, в которой оно поручает своим представителям на заседании Лондонского совета профсоюзов 13 января требовать принятия мер против оказания помощи палачу Маннергейму.

Газета «Дейли уоркер» опубликовала заявление известного ирландского драматурга о'Кеси, в котором осуждается помощь бело-Финляндии и выражается уверенность в скорой победе финляндского народа над маннергеймовщиной.

БОЛГАРСКАЯ ПЕЧАТЬ О ГЕРОИЧЕСКОЙ РАБОТЕ СЕДОВЦЕВ

СОФИЯ, 12. (ТАСС). Болгарские газеты в последнее время внимательно следят за ходом экспедиции ледокола «И. Сталин» по выводу ледокола «Седов» из ледового плена.

Газета «Дневник» опубликовала вчера большую статью с фотоснимками «Седова» и портретом Папанина. Газета подробно описывает весь путь «Седова» и принятые меры по выводу его из арктических льдов. В заключение газета пишет, что «Седов» провел в Арктике много важных исследований, сделал ряд ценных открытий, имеющих колоссальное значение для организации новых экспедиций на полюс и в полярные области. Экипаж корабля своим многомесячным пребыванием во льдах и изучением полярного района, совершил истинное геройство. Его возвращение ожидается с нетерпением в научных кругах не только Советского Союза, но и других стран».

Газета «Зора» в статье «Работа советской полярной экспедиции и достижения советской науки» пишет: «Научные исследования седовцев, работавших в исключительно тяжелых полярных условиях, являются настоящим подвитом... Деятельность советской полярной экспедиции, — пишет в заключение газета, — говорит о ценных достижениях советской науки».

Прием учащихся в изо-студию

Начался прием учащихся в открываемую республиканским Управлением по делам искусств изостудию.

7 января проведены первые испытания. Из подавших заявления 116 человек уже приняты в студию 46. Среди принятых талантливые молодые художники-рабочие нефтеперегонных заводов — братья Сайтаевы, Сулейманов и другие. Всего будет принято 80 человек.

Занятия в изо-студии начнутся 15 января.

ВОДОПРОВОДНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Грозненским Водоканалтрестом закончены и вводятся в эксплоатацию новые водопроводные сооружения.

Продезинфецирована и опробована главная магистраль. С пуском ее в эксплоатацию город будет получать воду бесперебойно.

Начато строительство самотечного водовода. Это сооружение ликвидирует перебои в водоснабжении нефтеперегонных заводов.

В ближайшее время начнется строительство нагорного резервуара. Этот резервуар усилит напор в водопроводной сети, и даст возможность ликвидировать существующую в центре города водонапорную башню.

КОМПОЗИТОРЫ ЧЕЧЕНО-ИНГУШСКОЙ АССР

В республике насчитывается 20 музыкантов, активно проявивших себя в композиции. Для организации республиканского союза композиторов в Грозный приехал композитор Н. С. Речменский.

Утверждено оргбюро союза композиторов в составе тт. А. М. Халебского (председатель), В. А. Сонина (секретарь) и А. М. Спиваковского. Бюро приступило к регистрации кандидатов в члены союза и подготавливает созыв первого с'езда композиторов, музыкантов и авторов - мелодистов Чечено-Ингушетии.

ЗАГОТОВКА ЛЬДА

Началась заготовка льда торгующими организациями города. К весне намечено заложить более десяти тысяч тонн естественного льда.

Холодная зима благоприятствует заготовкам. Толщина льда в водоемах республики достигла 8—16 сантиметров. 13 января завод хладопрома начал рубку льда на пруду Сталинского района.

СМОТР ТЕАТРАЛЬНОЙ МОЛОДЕЖИ

С 12 января в трех грозненских театрах начался, идущий сейчас по всему Союзу, смотр театральной молодежи. Задачи смотра: выявление новых молодых талантов, привлечение внимания к ним самой широкой общественности и помощь театральной молодежи в овладении большим сценическим искусством.

40 молодых артистов, режиссеров, художников выступят в грозненских театрах с показом своих работ в основных пьесах театрального репертуара.

Участник смотра молодой режиссер Г. Батукаев покажет в Чечингдрамтеатре свою новую работу «Зейнап» (пьеса Белала Саидова), режиссер Боршевский — «Сады цветут» в оформлении молодого художника В. Конова.

Артисты, участники смотра: Полетаева, Чернышев, Пискунов, Черная, Гронская, Зубайраев и другие выступят в главных ролях в пьесах: «Много шума из ничего», «Принц и нищий», «Брат героя», «Зейнап», «Храбрый Кикила» и др.

Управление по делам искусств выпускает специальную брошюру, посвященную смотру театральной молодежи.

Смотр продлится месяц.

Леонид Сапрыкин — победитель школьных шахматных соревнований

Закончилось городское шахматное соревнование школьников.

В течение десяти дней 30 победителей внутришкольных шахматных соревнований оспаривали первенство.

После ожесточенной борьбы первое место завоевал второкатегорник Леонид Сапрыкин (ученик школы № 3). Он набрал 8,5 очка из 11. Второе место занял ученик железнодорожной школы № 51 Николай Савик и третье — ученик школы № 1 (Старогрозненского района) Эльбрус Карсанов.

Комитет по делам физкультуры и спорта и горОНО премировали победителей грамотами и ценными подарками.

Участникам шахматных соревнований П. Елетину, Н. Сидоршину, Е. Третьякову, Н. Власову и В. Кузнецову комитет по делам физкультуры и спорта присвоил квалификацию шахматистов третьей всесоюзной категории.

НОВЫЙ ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ЖАЛОБ

Президиум Верховного Совета Чечено-Ингушской АССР вынес решение о ликвидации приемных и бюро жалоб при Совнаркоме, в народных комиссариатах, в районных, городских Советах депутатов трудящихся и в учреждениях.

Жалобы, заявления и запросы трудящихся будут непосредственно рассматриваться лично наркомами или их заместителями и начальниками управлений; в районных, городских и районных городских Советах — председателями и их заместителями; в учреждениях — непосредственно руководителями учреждений и их заместителями.

ДВЕ АМБУЛАТОРИИ

Отдел здравоохранения Молотовского райсовета открыл амбулаторию на Северном поселке. В ближайшее время открывается еще одна амбулатория в районе хутора за консервным заводом.

ПРОИЗВОДСТВО КОКСА

Артель Чечингпромсоюза «Ударник» освоила производство кокса из отходов нефтяной промышленности. Кокс, вырабатываемый артелью, предназначен для удовлетворения бытовых отопительных нужд населения. Предполагается производить до 100 тонн кокса в месяц.

СУД

МУЖ-ИЗВЕРГ

В ночь с 29 на 30 августа 1938 года в больницу с признаками отравления была доставлена Анна Алеманова. Через шесть часов она скончалась. В предсмертной записке она писала, что смерть конец ея мучениям.

Что заставило Анну Алеманову покончить самоубийством?

Муж ее, Василий Алеманов, директор нефтезавода № 6 в Туапсе, внешне ничем не отличался от тысяч других советских людей. Но под этой маской скрывалось лицо пошляка и эгоиста.

После нескольких лет совместной жизни с Анной, Алеманов решил от нее избавиться. Какими средствами — все равно. Начались гнусные издевательства. Алеманов не стеснялся при жене назначать по телефону свидания другим женщинам, цинично рассказывал ей о своих любовных «похождениях» и т. п.

Муж-изверг часто избивал свою жену.

Доведенная до отчаяния побоями и издевательствами Анна Алеманова покончила с собой.

Народный суд 2-го участка Орджоникидзевского района приговорил В. Алеманова к 3 годам лишения свободы.

ИЗВЕЩЕНИЕ

14 января с. г. в 6 часов вечера в лекционном зале Дворца культуры им. Ленина Сталинского района проводится лекция для самостоятельно изучающих историю партии на тему: «Ленинско-сталинский план индустриализации».

Лекцию читает лектор горкома ВКП(б) тов. Четвериков.

Ответственный редактор Р. ИВАНОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: гор. Грозный, Чеч.-Инг. АССР, Комсомольская, 81. Телефоны: отв. редактора — 0-09; зам. редактора — 2-23; отв. секретаря — 20-94; отд. пром.-транс. — 10-72; партийный отдел — 21-36; отд. пропаганды — 0-10; сельхоз. отд. — 0-28; отд. местной информации — 16-14; отд. рабселькоров и писем — 23-01; бухг. 1-60.

Уполномоченный Главлита № В—3709

Типография Чечингтосиздата, Грозный, угол проспекта Революции и Советской, 34.